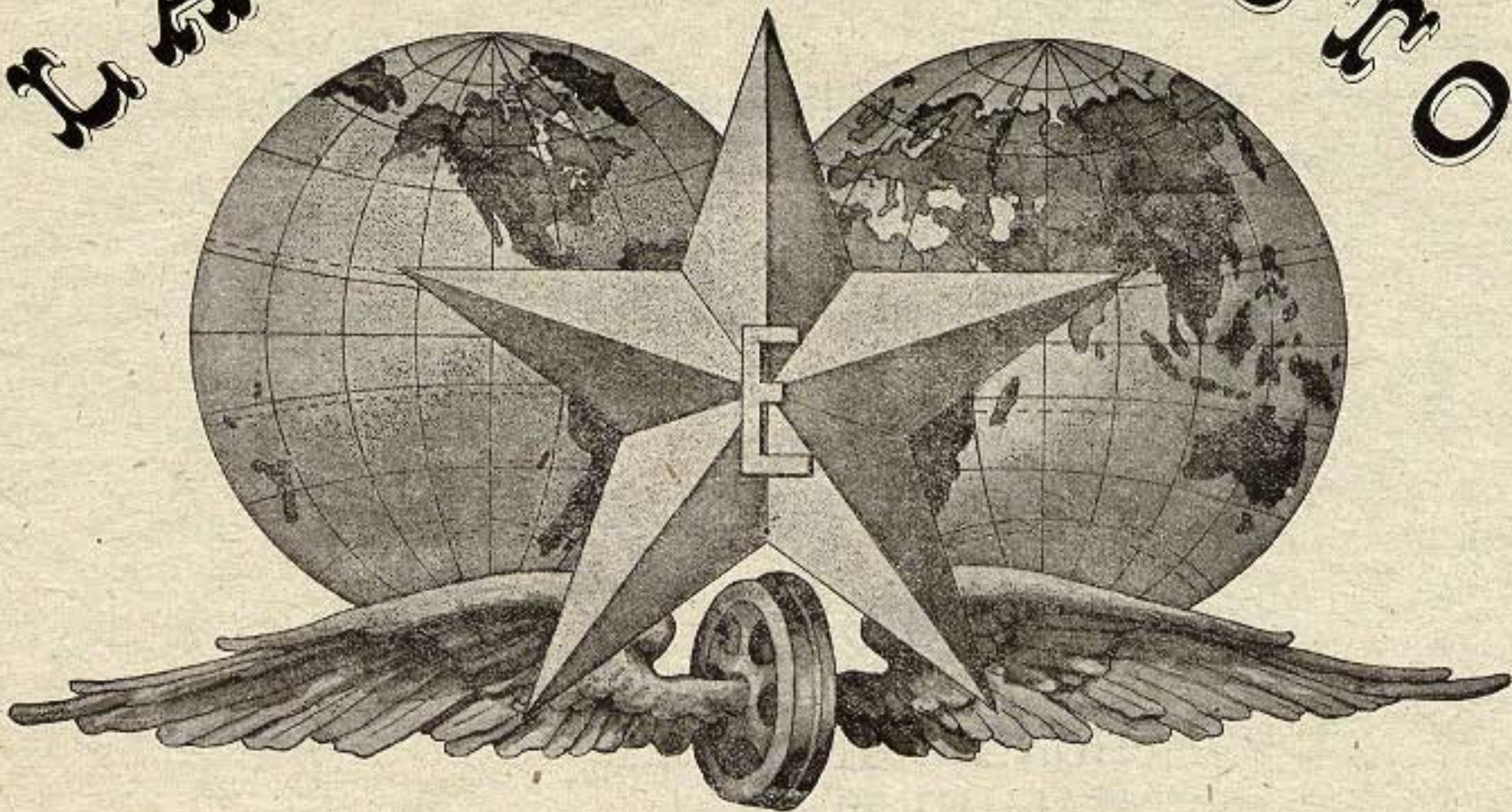


# LA FERVOJISTO



Oficiala organo de  
**Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj**  
Monata fakrevuo pri fervojo

---

Redaktoro: ILIJA F. PUHALO, fervojoficisto, Jezuitska ul. 1. ZAGREB, Jugoslavio.

Jaro III.

Aŭgusto—Septembro—Oktobro 1925.

Nro. 1—2—3.

---

## LA ENHAVO.

I. F. Puhalo: Niaj ŝancoj.

I. Ločnikar: Centjara jubileo de la fervojo.

Dro. Dummermuth—J. Perlet: La elektro en la fervoja funkciado.

E. Kubasek: Internacia fervoja kongreso en London en la jaro 1925.

E. Mutschall: La internacia Konvencio pri transporto de komercaĵoj per fervojo.

E. M. Rosher: Fervoja terminaro.

\* \* \* Pri nia Ĝenerala jarkunveno okazita dum la XVII. U. K. en Geneve.  
(Oficialaj raportoj).



## KOTIZOJ.

Ĉiu ano paginta la kotizon ricevas la oficialan organon kaj ĉiujn eldonajojn de la asocio.

Kotizoj estas jene fiksitaj :

AŬSTRUJO 5.50 Ŝil.  
ANGLUJO 6 Ŝil.  
BELGIO 17 Fr.  
ĈEHOSLOVAKUJO 20 Ĉk.  
DANUJO 4 Kr.  
FRANCUJO 17 Fr.  
GERMANUJO 3 Om.  
HUNGARUJO 4 Ok.  
ITALUJO 20 L.  
JAPANUJO 3 J.  
JUGOSLAVIO 40 Din.  
NEDERLANDO 2 G.  
POLUJO 3 Zl.  
SVEDIO 4 K.  
SVISUJO 4 Sv. fr.  
USONO 1 Doll.

Landoj kiuj ne estas indikitaj pagas egalvaloron de 4 sv. fr.

Novaj anoj pagas krom la kotizo en unua jaro 10% kiel enskribopagon.

*Monon oni sendu en rekomendita letero al:*

*INTERNACIA ASOCIO de la ESPERANTISTAJ FERVOJISTOJ  
(kasisto Emil Slaviček) ZAGREB, Jugoslavio, Jezuitska ulica 1.*



# LA FERVOJISTO

Jaro III.

Aŭgusto - Septembro - Oktobro 1925.

Nro. 1-2-3.

## NIAJ ŜANCOJ.

Komparu karaj legantoj la nombrojn de jam aliĝintaj ferv. esp. al nia asocio kaj la nombrojn de ankoraŭ ne aliĝintaj. Vi mem estos mirigitaj vidante la rezulton. Ĝi estas, ke sen plua propagando, sed sole per verbado de la jam ekzistantaj esp. fervojistoj en diversaj landoj nia asocio havus duoblan nombrojn da anoj. Tio signifas, ke ni povus per tiu malgranda kotizo, kaj havante almenaŭ 600 anojn, eldonadi ĉiun la tuta jaro monate 16 paĝan revuon ilustritan kaj bone redaktitan.

Krom tio ni povus aĉeti skribmaŝinon, rekompencajn kunlaborantojn, entrepreni grandstilan propagandon kaj ni ne dubas, ke fine de la asocia jaro 1925/26 nia asocio havus certe 1000-anojn.

Pripensu tion kaj vi tuj eksentos ĝojon! Sed ni devas labori! Se ni ne laboros por efektiviĝi tiun aferon, kiu tute ne estas utopio, ni estos kulpaj antaŭ la historio.

Decidu firme, ke via laboro en tiu jaro estos dediĉita nur al progreso de nia asocio, ĉar per progreso de nia asocio progresos ankaŭ Esperanto, kaj baldaŭ ni vidos verdstelojn en ĉiuj trajnoj, en ĉiuj stacioj kaj administracioj. Tiam ĉesos ekzisti tiu babela ĵuro, kiu nun ekzistas kaj kiu malhelpas la progreson de homara kulturo kaj de pliperfektigo de la fervojistoj en ilia faka scio. Antaŭen!!!!

Gekolegoj!!! Esperantujo atendas kaj esperas, ke ĉiu de Vi faros sian devon.

Ilija F. Puhalo.

## CENTJARA JUBILEO DE LA FERVOJO.

1825 - 1925.

En ĉi jaro plenumiĝas 100 jaroj de deveno de la unua fervojo. 100 jaroj: kiom multe en rilato al unu homa epoko sed kiom malmulte en universala socia evoluo. Antaŭ 100 jaroj ne ekzistis la fervojo nek fervojisto sed hodiaŭ fervoja relo elendiĝas trans ĉiuj kvin kontinentoj en longeco pli ol 1,200.000 km kaj nombro de la fervojistoj atingas preskaŭ dek milionojn.

Festante 100 jaran jubileon de ĝia ekzistado ni volas samtempe montri la komencigon kaj disvolviĝon de la fervojo. De tempo kiam James Watt en duono de 18. jarcento eltrovis gravecon de la vaporo kaj ĝian efikon ne ĉesadis la penso pri tio, kiel uzi ĉi vaporfortojn en servo de pli rapida trafiko.

Unuaj rezultatoj estis akiritaj en vapora veturilo aŭtobuso, kiu moviĝis sur strato. Ĝin oni komencis uzadi en kelkaj urboj de Anglujo, sed ne longtempe, ĉar la rapideco de ĉi veturilo ne povis esti pli grandigita je rapideco de la plej persista bovo.

En komenco de la 19. jarcento venis Anglo Trevilnik al ideo, ke oni tiun ĉi sur strato malrapide movigantan maŝinon starigu sur relojn. Sed unuaj komencoj ne montris apartan rezulton: oni havis la konvinkigon, ke devas esti la reloj denthavaj kaj estis ankaŭ samaj fabrikistoj kaj kuŝigitaj. Kvankam nune la rapideco iom pligrandigis, ĝi tamen ankoraŭ ĉiam egalas je rapideco de ĉevalo. Eltrovinto de ĉi denthava fervojo estis Anglo Hedlei. Ĝi ekzistis iuj 15 jaroj, ne progresante en la rapideco. En printempo de la jaro 1825 starigis Georg Stephenson sur fervojo Stockton-Darlington iom pli rapidajn lokomotivojn, kiuj anstataŭigis la ĉevalojn.

Kvankam ankaŭ la tiama rapideco kaj konstruo de la fervojo eĉ proksimume ne povas esti egalita kun la hodiaŭa, tamen rezultatoj estis tiaj, ke ili donis instigon por ĝia progresado kaj perfektigado. En jaro 1825 sukcesis al Stephenson konstrui lokomotivon, tiel nomitan «raketo» per kiu estis akirita plej malgranda rapideco de 22 kaj la plej granda de 46 km; tio ĉi samtempe signifis la venkon de la fervojo super ĉiuj aliaj trafikrimedoj. De tiu ĉi jaro komenciĝas la fervojo en hodiaŭa formo kaj ĝia disvastiĝado larĝe de la mondo en grandaj dimensioj. Ĝia evoluo en kilometroj:

Jaro:	Europa:	Ameriko:	Azio:	Afriko:	Aŭstralio:
1850	23.504				
1860	51.862		1.393	455	367
1870	104.917		8.185	1.786	1.765
1880	168.983		16.287	4.646	7.847
1890	223.869	331.417	33.724	9.386	18.889
1900	283.878	402.171	60.301	20.114	24.014
1910	333.928	526.382	101.916	36.854	31.014
1924	366.000	595.000			

Antaŭ 100 jaroj la ĉefa trafikilo sur tero ankoraŭ ĉiam estis la besto. Sen ĉevalo aŭ bovo oni ne povis malproksimen. Kun eltrovo de la lokomotivo kaj fervojo efektiviĝita estis revolucio kontraŭ ĉiuj ĝishamaj rimedoj de la trafiko. Eltrovo de la fervojo havis krom tio grandegan influon al la socio mem kaj ĝia evoluo. En socia kaj internacia interrilato la fervojo efektiviĝis mirindaĵojn: ĝi alproksimigis la plej malproksimajn landojn, kunligis ĉiujn naciojn kaj kontinentojn.

Tradukis:

J. Ločnikar. fervojof.  
Maribor - Kurilnica



## LA ELEKTRO EN LA FERVOJA FUNKCIADO.

De D-ro M. Dummermuth, Inĝeniero de la Svisa Fervojo Federala, Bern (Svislando).

La 14-a de majo sin karakterizis per plensignifa fakto: «Elektra funkcio de la linio Basel-Chiasso». Ĝi tiu lago estas memorinda; ĝi estas grava dato en la venkkurado de la elektro. La sovaĝaj akvoj de la Reuss kaj Tessin estas devigataj kaj liveras molojn da ĉevalpovo al la potencaj lokomotivoj elektraj, kiuj facile transportas pezajn ŝarĝojn trans monto kaj valo.

Per tio la publiko pli bone ekkonis la valoron de la elektro en la fervoja funkciado. Sed multaj ne scias ke la elektra trakcio ja estas ekonomie plej grava sed ke la elektro mem jam de post la fervoja ekfunkciado ĉiam ludis rimarkindan rolon, kiun ĉiu progreso pligrandigis.

La elektro, ĉi tiu mistera forto ne videbla kaj neaŭdebla, sed kies efiko estas tion mullspeca, kiu laŭ ĝia aplikmaniero, impulsas aŭ forprenas vivon, jam estis konata al antikvuloj, ĉar la nomo derivas de la greka «Elektron». En la pasinta jarcento nur, esploristoj kiel Volta, Ampere, Ohm, Faraday k. a. eltrovis la fizikajn leĝojn. De post jardekoj ĝi estas praktike kaj industrie uzata.

La fervoja funkciado uzis elektron la unuan fojon por la elektra telegrafo. Racia, rapida kaj sendanĝera fervoja funkciado ĉiam postulas transmision, kiu de stacio al alia, eĉ tre malproksima, peras informojn pri funkciado aŭ tekniko. Neniu pli taŭgas ol la elektra telegrafo, kiu malproksimen kaj rapidege donas la necesan signon.

Krom la telegrafo oni ĉiam pli uzas lastatempe la elektran telefonon.

Ju pli intensa la fervoja funkciado, ju pli grandaj la rapideco kaj distanco, des pli grava estas la elektra transmision de informoj.

Alia instalaĵo por sekuri fervojan funkciadon estas la elektra sonorilaro. Kiam trajno forveturas ĝi sonoras en la elirstacio mem, samtempe en la proksima stacio kaj en ĉiu inter ambaŭ troviĝanta vartposteno.

Tre valora estas la blok-sistemo. Ĝi blokas liniojn, ricevas konsenton de la destina stacio kaj riglante samtempe signalilojn kaj kumulilojn, t. e. malhelpante la veturadon danĝerigan por la neblokita relo, regulas la signalilojn kaj kumulilojn.

En nuna tempo estas uzataj bariloj kaj avertosignaliloj elektraj funkciigataj.

Fine, ni menciitu la elektrajn horloĝinstalaĵojn en kiuj precize regulita ĉefhorloĝo movas ĉiun horloĝon en la stacidomo.

Tre gravaj ankaŭ estas la elektraj signalripetiloj, kiuj aŭtomate anoncas ĉu la signalo meĥanike funkciigata per dralo aŭ stango kaj ofte nevidebla montras «Neblokita» aŭ «Halto», t. e. la deziritan pozicion.

La aparatoj anoncantaj la trajnon kompletigas la jam priskribitajn. Ili aŭtomate sciigas la stacion antaŭan aŭ postan, kie troviĝas la trajno, t. e. ĉu ĝi jam pasis ĉiun aŭ alian lokon. Tion realigas aparato al relo fiksita per kiu la preteriranta trajno fermas la elektran cirkulacion.

Ĉar ĉiu elektra instalaĵo menciita (telegrafo, telefono, sonorilaro, bloko, signalripetilo, trajna

anoncilo, horloĝoj, ktp.) bezonas malfortan fluon, ili ofte estas kolektive nomataj instalaĵoj je malforta fluo.

Ei ĉi supraj klarigoj certe evidentas ke la instalaĵoj preparitaj estas plej gravaj por la funkciado; ne pensante sole pri la aparatoj mem sed ankaŭ pri la vastaj kondukiloj je malforta fluo ni ankoraŭ pli bone ekkonos ilian ekonomian valoron.

Por la funkciado ĉiu aparato, ĉu telegrafo, telefono, sonorilo, bloko aŭ signalripetilo ktp., bezonas elektroforton kaj elektran kondukilon.

Pro la elektrigo kaj ŝirmo kontraŭ atmosfera influo estas necese konduki la liniojn tra subteraj kabloj. Tiuj ĉi kabloj devas esti tre zorgeme konstruitaj, por ke ĉiu dralo tute ne kontraŭstaru la fluon traŭntan; ĉiu dralo tamen devas esti tiel protektita elektrike kaj meĥanike, ke neniu fremda, malhelpa kuranta fluo povu enpenetri kaj malutili al interkompreno aŭ kaŭzi falsan raporton.

Esperantigis Jules Perlet, Bern.

## INTERNACIA FERVOJA KONGRESO EN LONDON EN LA JARO 1925.

Fine de monato junio de nuna jaro okazis en London la 10. kongreso de Internacia Fervojista Ligo (Association internationale du Congrès des Chemins de fer). Ĝi tiu «Ligo» fondiĝis en la jaro 1885 en Bruxelles difinite al si kiel celon subtenadi ĉiujn progresojn en la fervoja fako kiel de la scienca, tiel same de la teknika flanko. La difinita laboro rilatas egale al ĉiuj branĉoj de la fervoja servo, ĉu oni traktas pri konstruado de la fervojoj, ilia trafiko, ilia administrado, aŭ la apartenanta fervoja leĝaro.

En la «Ligo» estas kunigitaj administracioj de ŝtataj fervojoj kaj privataj fervojoj, destinitaj al la publika transporto. Ŝtatoj, kiuj aliĝis kiel membroj de l' «Ligo», estas reprezentataj per siaj delegitoj.

La «Ligo» havas en Bruxelles konstantan komisionon (Commission permanente), elektitan de la kongreso. La komisiono eldonadas monatan revuon «Bulletin de l' Association internationale du Congrès des Chemins de fer».

Dum la kongreso de l' «Ligo» oni parolas la francan lingvon, aŭ tiun lingvon, en kia lando la kongreso ĵus okazas. Paroladojn, prelegitajn en aliaj lingvoj oni tradukas en la francan lingvon.

La kongresoj de l' «Ligo» okazis ordinare post ĉiuj du jaroj. Sed ĉi tiu tempospaco ne estis de la 3-a kongreso regula, tiel, ke l' «Ligo» havas nunjare — dum kvardekjara sia ekzistado — nur la dekan kongreson.

Ĝis nun okazis la kongresoj en la sekvantaj urboj:

1. Bruxelles . . . . .	1885
2. Milano . . . . .	1887
3. Paris . . . . .	1889
4. Petrograd (nun Leningrad) . . . . .	1892
5. London . . . . .	1895
6. Paris . . . . .	1900
7. Washington . . . . .	1905
8. Bern . . . . .	1919
9. Roma . . . . .	1922
10. London . . . . .	1925.



Laŭ la »Ligo«-statutoj difinas la lasta kongreso dum sia kunsido ĉiam lokon kaj jaron de la venonta kongreso. Sed la eksterordinaraj cirkonstancoj malebligis la regulan aranĝon de la 8-a kaj 9-a kongreso. La decido de la 8-a kongreso en Bern — laŭ kiu la venonta kongreso okazu en Berlino en la jaro 1915 — malebligis la mondmilito, kiu same kaŭzis, ke la preparoj por la 9-a »Ligo«-kongreso povis esti aranĝataj post ĝia finiĝo jam laŭ la ŝanĝitaj cirkonstancoj rilate la dispartigitan fervojan retaron en meza Eŭropo. Ĉeĥoslovakio kun kelkaj aliaj novaj ŝtatoj fariĝis membro de l' »Ligo«, sed Germanujo, Aŭstrio kaj Hungarujo ne estas de la jaro 1918 plu membroj. Sed okazis, ke post tiel nekutime longa tempospaco de 12 jaroj, forfluintaj de la kongreskunsido en Bern, okazis la 9-a kongreso de l' »Ligo« en Roma en Aprilo 1922. Laŭ la decido ĉi tiu kongreso estis okazonta la venonta kongreso de l' »Ligo« en Madrid. Sed al pli poste esprimita deziro de Anglujo konsiderante la feston de la centjara datreveno de la solena malfermo de fervoja trafiko per la vaporo en Anglujo — okazis 10-a »Ligo« kongreso en London.

En la programo de la 10-a »Ligo«-kongreso en London estis 17 problemoj, dividitaj je pritraktotaj en kvin sekcioj de la kongreso laŭ la sekvanta programo:

#### SEKCIO I. Konstruado kaj konservado de fervojoj.

Problemoj: IA. Konservado de la fervojo.  
 IB. Ferv. trapasejoj.  
 II. Relrompo. — Relkunigo.  
 III. Vagonararanĝoj.

#### SEKCIO II. Trafiko kaj veturilaro.

Problemoj: IVA. Malaltigo de trafikelspezoj:  
 Lum kaj hejtmaterialo.  
 IVB. Malaltigo de la trafikelspezoj:  
 Aksojŝmirado de lokomotivoj kaj ĉiuj vagonoj.  
 V. Elektraj lokomotivoj por grandaj rapidecoj.  
 VI. Hejtejoj.

#### SEKCIO III. Transporto.

Problemoj: VII. Sistemo »dispatching«.  
 VIII. Fervoja transportado en regiono (ĉirkaŭaĵo) de grandaj urboj.  
 IX. Mastsignaloj.

#### SEKCIO IV. Ĝeneralaj problemoj.

Problemoj: X. Okhora laboraŭro.  
 XI. Statistiko.  
 XII. Komunaj stacioj kaj ferv. lin.

#### SEKCIO V. Fervojoj »ekonomiaj«\*) kaj koloniaj.

Problemoj: XIII. Konstruado kaj aranĝoj de la »ekonomiaj« fervojoj.  
 XIV. Koncesioj por »ekonomiaj« fervojoj.  
 XV. Trafiko sur »ekonomiaj« ferv.

\*) Rimarko: Vorto »économiques« estis uzita en »exposé« kaj en »aparta raporto« por la kongreso kaj rilatas la fervojojn plejparte relaro, ŝpareme konstruitaj kaj aparte »ŝpareme« ekspluatitaj.

El ĉi tiu konciza skizo rezultas, ke la preparo al la prdiskutado de ĉiu unuopa problemo de l' »Ligo«-kongreso estis ampleksa. Al ĉiu problemo estis verkita detala »d e m a n d a r o«. Ĉi tiu estis dissendita al ĉiuj fervoj-administracioj, kiuj estas membroj de l' »Ligo«, por ĝin respondi laŭ la spertecoj akiritaj en siaj propraj linioj. La respondoj de la fervojaj administracioj estis prilaboritaj en la formo de »exposé« publikigitaj en la citita »Bulletin de l' Association internationale du Congrès des Chemins de fer«. (Por la kongreso en London estis »exposé« publikigita en »Bulletin« jaro 1924 kaj en la januaro ĝis majo kaj jaro 1925). El la »exposé«, kiu tuŝas unu kaj la saman problemon, oni verkas por la kongreso »apartan raporton«, kiu entenas la koncernatajn konkludojn. Ĉi tiu raporto estas la bazo de la diskuto en la kongresa sekcio, al kiu estas la problemo prezentita por pritraktato. (Ĉi tiuj »apartaj raportoj« por la kongreso en London entenas »Bulletin« junio kaj jaro 1925.)

Laŭ la cititaj raportoj en »Bulletin« estas evidente, ke »Ligo« akiras per la skizitaj kaj konsekvence plenumitaj antaŭen paŝadoj por la prdiskuto de ĉiuj problemoj en la supre nomitaj ĝisnunaj kongresoj ampleksan materialon ofte eĉ akiritan el fervojaj linioj, el ĉiuj partoj de la terglobo. La alvenintan materialon estas kompreneble necese zorgeme dispartigadi, kritikeme klasifikadi; el la rezultoj fari la komparon kaj konkludojn, poste proponi temojn al la plua studado sur la fervojaj retoj de la membraro de Internacia Fervojista Ligo. Tiu taskon oni konfidis sole al eminentaj fervojaj fakuloj. Tiamaniere estas la »Ligo« de la teoria kaj praktika flanko tre utila al ĉiuj fervojaj administracioj. Ĝi estas ankaŭ influoplena faktoro, instigante la fervojajn administraciojn al la periodaj revizioj de siaj instrukcioj kaj normoj, kiuj ĝis certa grado entenas (enhavas) ĝermon de la rigideco. Tial estas necese, ke ĉi tiun »Ligon« per ĉiuj fortoj la ferv. administracioj subtenadu. Ĉar nunjare, post kvardekjara ekzistado kaj konscienca agado de »Association Internationale des Chemins de fer«, kiu havis sian dekan kongreson en Anglujo, en kiu antaŭ cent jaroj oni komencis la regulan transportadon de la personoj kaj objektoj sur la fervoja linio per vapormaŝinoj, oni denove klare pruvis, ke fidela al sia tasko, plenumas la »Ligo« konscienca sian mision kaj postlasas neforigeblajn postsignojn de siaj penadoj kaj sanigan evoluon de la fervojoj al la prospero de l' tuta homaro.

El Železnični revuo tradukis:

Emanuel Kubásek,  
 Plzen — Ĉeĥoslovakujo.

#### LA INTERNACIA KONVENCO PRI TRANSPORTO DE KOMERCAĴOJ PER FERVOJO

(Bern, 14. X. 1890.)

(Prova traduko de ferv. insp. E. Mutschall, Senftenberg laŭsitzl, Germanio).

#### § 2 de la klarigaj destinoj.

1. Estas postulataj kiel transportletoj internaciaj la formularoj priskribitaj en aldono 2. Tiuj ĉi formularoj devas esti por normala transporto sur blanka papero, por rapida transporto sur blanka



papero, kun margeno ruĝa je la antaŭa kaj malantaŭa paĝo, supre kaj malsupre. La transportletero devas esti aĉesitaj konforme al la destinoj de la estanta konvencio per surpriso de stampo de iu fervojo aŭ de grupo da fervojoj de la ekspeda lando.

La ruĝaj margoj de la transportletero por rapidtransporto devas esti larĝaj minimume 1 centimetron. Tiu-ĉi destino tamen validas nur post maksimuma limdaŭro de unu jaro de post ekvalidiĝo de la modifita konvencio.

2. La transportletero — la parto presita same kiel la parto skribita — estas redaktata en germana aŭ en franca lingvo.

3. En la okazo se la oficiala lingvo de la lando de la ekspeda stacio estas alia, la transportletero povos esti redaktata per la lingvo oficiala de tiu-ĉi lando, sed ĝi devas havi tradukon precizan en germana aŭ franca lingvo.

4. La forte ĉirkaŭliniigitaj partoj de la formularo devas esti redaktataj de la fervojoj, la aliaj de la forsendanto. Se okazas transdono de komercaĵoj, kiujn devas envagonigi la forsendanto, tiu-ĉi ankaŭ devas enskribi en la fiksitajn lokojn la numeron kaj la signojn markantajn la apartenon de la vagono.

5. Okaze se en la sama loko ekzistas stacioj, apartenantaj al diversaj administracioj aŭ ke ekzistas lokoj havantaj la saman nomon aŭ nomojn malmulte malsamajn, la forsendanto ankaŭ devas enskribi la nomon de la adresfervojo je la loko fiksitaj.

6. Pluraj objektoj nur tiuokaze povos esti enskribitaj en la saman transportleteron se ilia naturo permesas kunenvagonigi ilin sen malutilo.

7. La komercaĵoj, kies en-kaj elvagonigo, laŭ la reguloj validaj, estas prizorgataj de la forsendanto kaj de la adresato devas esti akompanataj per specialaj transportletero ne enhavantaj aliajn ŝarĝnotojn.

8. La ekspeda oficejo povos postuli ke estu aldonata speciala transportletero al ĉiu vagono.

9. Estas permesate uzi, sed sen ia devigo kaj respondeco por la fervojo, jenajn menciojn:

- »Sendaĵo de N. N.«
- »Laŭ ordono de N. N.«
- »Je dispono de N. N.«
- »Transportota al N. N.«
- »Aksekurita ĉe N. N.«

10. Tiu-ĉi mencioj nur povas rilati al la tuta sendaĵo kaj devas esti notataj sur la dorsa flanko de la transportletero.

#### Komplementaj destinoj. (al § 6.)

1. La cito pri la ekspeda stacio okazas per surpriso de dalstampo de la ekspeda oficejo.

2. Povas esti citata kiel finstacio nur tiu stacio kie la fervoja transporto estas finiĝonta.

3. La eventuala mencio, ke la sendaĵo estu adresata »oficej-restanta«, devas esti skribata sur la transportletero en la spacon destinitan por la adresato per la vortoj »oficej-restanta (en gare)« per bone videblaj literoj.

4. Povos esti nomata kiel forsendanto aŭ adresato ne pli ol unu persono aŭ firmao.

5. La transportletero adresitaj al la oficejo de la finstacio mem (ekspeda oficejo, staciestro ktp.) povos esti rifuzataj, se la tarifoj ne speciale destinos ion kontraŭan.

Tiel nomataj anonimaj adresoj, kiaj estas »laŭ ordono« aŭ »al prezentanto de la ŝarĝnoto« estas nepermesitaj.

6. La montro pri la enhavo de la sendaĵo en la transportletero devas esti farata laŭ jena maniero:

a) komercaĵoj specifitaj en la aldone 1 devas esti nomataj per la nomoj tie uzitaj.

b) La artikoloj specifitaj en la klasifikaĵo pri komercaĵoj kaj en la tarifoj devas esti nomataj per la nomoj tie uzitaj.

c) La komercaĵoj ne specifitaj en la alineoj a) kaj b) estas kiel eble nomataj per siaj predikatoj.

7. Se la spaco rezervita sur la ŝarĝnoto por specifi la komercaĵojn estas nesufiĉa, la montro pri la artikoloj devas esti farataj sur paperaĵoj specialaj firme aligitaj al la transportletero: tiuj-ĉi paperaĵoj devas esti subskribitaj de la forsendinto kaj devas havi la saman formaton kiel la transportletero de la sendaĵo kaj eventuale la pezon same kiel la naturon de la komercaĵoj laŭ ĉiu el la tarifklasoj. La dalstampo estas surprisota al la aligitaj folioj same kiel al la transportletero.

8. La enskribo de deklaro pri intereso en la livero, pri kontanta antaŭpago aŭ pri repago post enkasigo, sole per ciferoj aŭ en spaco alia ol tiu, rezervita pro tio en la transportletero, ne motivas la respondecon de la fervojo.

9. La uzo de transportletero aŭ kun ruĝa margeno montras, ĉu la komercaĵo estu ekspedata per rapida aŭ normala transporto; neniu alia montro tiurilata estas necesa en la ŝarĝnoto.

10. La postulo ke la komercaĵo estu ekspedata per rapida transporto en unu parto de la vojo kaj per normala transporto en la cetera parto ne estas permesata.

11. La mencio de tiu stacio en kiu okazu la dogana prilaboro, estas farata per la vortoj: »dogana prilaboro en . . . « (nomo de la koncerna stacio) en la kolono »deklaro pro la eventualaj dogana kaj imposta aŭ polica prilaboroj ktp.« Se la montro de dogana oficejo okazas nur sur la dokumentoj doganaj, tio ne motivas la respondecon de la fervojo (Komp. ankaŭ k. d. 6. al art. 10).

12. La forsendanto devas trastreki sur la transportletero kaj en la duoblaĵo tiujn kolonojn kies plenumo estas lia devo kaj kiujn li ne surskribas.

13. La fervojo ne havas la devon atenti la specialajn postulojn rilatajn al la maniero de envagonigo kaj de transportado, menciitaj en la transportletero kiaj estas ekz: Barelojn metu rekfe«, aŭ »komercaĵon ŝirnu kontraŭ sunradioj«, plue tiujn postulojn en la transportletero, kiuj celas la elvagonigon de la komercaĵo aŭ elmeton de la vagono en stacio lokita antaŭ la finstacio destinita en la transportletero, la elvagonigon de la komercaĵo antaŭ ekspedo de l' avizo pri alveno aŭ la preferlason de la elvagonigo kaj krome ĉian alian deklaron ne permesatan speciale per la regularoj kaj per la tarifoj.



14. La mencioj kaj deklaroj farotaj en la transportletero per la forsendanto povas esti skribitaj per inko aŭ esti presataj per literoj diferencantaj kontraŭ tiuj uzitaj en la transportletera formularo.

Povas esti postulata ke la mencioj kaj deklaroj de la forsendanto estu farataj per literoj romanaj.

15. Transportletero sur kiuj estas algluitaj pecoj da papero aŭ kiuj estas skrapitaj, ne estas permesataj. La forsendanto devas atesti alispecajn ŝanĝojn en la transportletero per sia subskribo, enskribante se rilatas al ciferoj, pri pezo kaj nombro da pecoj, la novajn numerojn per literoj.

16. Neniu transportletero povas enhavi pli ol la ŝarĝon de unu vagono se ne rilatas pri sendaĵo nedisigebla, kia estas ekz. lignaĵoj longaj, kies transporto postulas pro ilia longeco pli ol unu vagonon, aŭ se ekzistas specialaj destinoj en la tarifoj.

Daŭrigota.

## FERVOJA TERMINARO.

### Daŭrigo.

**Trupo por termezuri:** Trupo por fari relvojan termezuradon ofte konsistas el ĉefingeniĝero, kiu povas funkciigi la teodoliton aŭ eble li ankaŭ havas teodoligiton. Ankaŭ necesas nivelisto kaj kelkfoje dua nivelisto, nomita kontrolnivelisto. La lasta sekvas la unuan kaj provas aŭ kontrolas la nivelojn per aparta laboro. Ankaŭ en la trupo estos du mezuristoj, kiuj trenas la mezurrubandon aŭ mezurĉenon, nomita respektive antaŭa kaj malantaŭa. Krom tiuj estos vidvergisto, nivelstangisto aŭ istoj; hakistoj, stanĝetistoj.

**Stanĝetado:** La agon marki la linion sur la grundo per stanĝetoj oni nomas »stanĝetado«.

**Kverprofiligo:** La agon mezuri la malebenaĵojn — se tiuj ekzistas, orle, transverse aŭ kverse al la akslinio, oni nomas »kverprofiligo«.

Post la kamplaboro kaj la surpaperigo de ĝi oni faras la kalkulojn.

Sur la karto ĉe ĉiu tanĝanto oni povas legi la azimulon, longecon kaj staciojn, t. e. mezurrubandaj unuoj, kaj la kilometrojn.

**Staciigo kaj kilometrigo:** estas la numerigo de la stacioj kaj kilometroj sur la grundo kaj karto. Ĉe la komenco de ĉiu kurbo oni montras la stacion aŭ stacinumeron. Ekz: en unu kilometro estas 50 stacioj de 20 metroj da longeco — la ordinara longeco de mezurrubando. Laŭ usona praktiko la mezurrubando havas longon de 100 futoj. Ĉar mejlo enhavas 5280 futoj, do la stacinumero je la fino de la unua mejlo estas  $52 + 80$ , t. e. 52 stacioj kaj 80 da stacio.

**Kurbnotoj:** Ankaŭ ĉe kurbo oni montras sur la karto la angulon de intersekco, longecon de la subtanĝanto, t. e. la distanco de »ekkurbo« aŭ »kurbfino« ĝis la intersekca punkto de la du tanĝantoj; gradon da kurbeco aŭ radion de la kurbo. Oni ankaŭ montras ĉu la kurbo turnas dekstre aŭ maldekstre kiam oni iras laŭ la direkto de la staciigo.

**Profilnotoj:** Sur la profilo oni montras malsupre la staciigon, la altecon super baznivelo:

la plat(a)formlinion. (Kelkiuj preferas plataformanstataŭ platformon.)

Sub la bazlinio oni montras diagrame la kurbojn.

La enhavon de teramasoj ĉe tranĉeoj ankaŭ la bezonatajn teramasojn por fari la plenaĵojn aŭ terplejnoj oni ankaŭ indikas sur la profilo.

**Platformaj deklivaj raportoj:** Se la deklivraportoj permesataj ebligas tion, oni penas meti la linion reprezentantan la platformon, tiel ke la elfositaj teramasoj el la tranĉeoj egalu al bezonataj teramasoj en la terplejnoj. Tiun proceson oni nomas »egaligo de tranĉeoj kontraŭ terplejnoj«. La efektivaĵoj ne necese estas egalaj ĉar teramaso post elfosado unue ŝvelas aŭ dilatas kaj post enmeto en terplejno, se ĝi konsistas el tero, maldilatas aŭ malŝveliĝas. Roko, male okupas pli grandan spacon.

**Teramasa transportkosto:** Alia faktoro ankaŭ eniras — la transportkosto de teramasoj.

Tial oni ne povas simple preni la laŭlongan profilon kaj sur ĝi montri la enhavojn de tranĉeoj kaj plenaĵoj. Necesas desegni virtualan aŭ escencan profilon, enkalkulante la diversajn faktorojn de ŝveliĝo, transportkosto, ktp. Ekzemple, la teramaso en tranĉeo eble tre superas la kvanton bezonatan por apuda terplenaĵo. Nur parto de tiu tranĉea teramaso estas uzebla ĉar la transportkosto superas la koston elfosi teron laŭlonge la loko terplejnota, el terpruntejo. Tio ofte okazas kie la terplejno estas malalta kaj longa.

Tian escencan profilon oni desegnas sur la laŭlonga profilo (11. profilo) sed ĝi multe malsimilas al la ordinara 11. profilo.

**Escencaj deklivraportoj:** Tutsame la deklivraportoj estas nur ŝajnaj, ĉar se oni kalkulus la efekton de momentumo de trajno malsupreniranta deklivon, do la suprenira deklivo aŭ eskarpo efektive estas malpli kruta ol ĝi ŝajnas pro tio ke la momentumo devigas la trajnon ĝin supreniri kun malpli elspezo de forto. Tiel oni ankaŭ povas desegni escencan profilon por la deklivraportoj.

**Kurbrezisto:** En tiun profilon eniras ankaŭ la potenco necesa por superi kurbreziston. Kie la kurboj estas de mallongaj radioj oni devas malkru-tigi la deklivraportojn.

**Konstruoj de arto:** Sur la karto kaj profiloj estas ankaŭ montrataj se eble detalaj pri artaj konstruaĵoj tiaj kiaj estas pontoj, arkdreniloj, trakarejoj, stacidomoj ktp.

**Pontoj:** La detalaj pri pontoj estas la speco de ponto, ĉu traba ponto aŭ platoponto, la pontlongo, aŭ spano\*, kiom da etendoj aŭ aper-turoj, speco

\* »spano« — la distanco inter la »apogaj punktoj, »etendo« — la neta distanco inter la abutmentoj aŭ pieroj\*\* se ĝi havas pli ol unu etendo.

\*\* »piero« — subtenanta aŭ apoga kolono inter abutmentoj. (Ambaŭ »spano« kaj »piero« estas vortoj elprenitaj de la inĝenieroj laborintaj super Vol. 8 de la Scholmann Vor-taro.)



de abutmento kaj fundamento. Ĉu ĝi havas palisegojn sub la abutmento kaj la longo de la enferigita parto de la palisegoj ktp.

\*

La plejparto de la ĉi subaj vortoj estas el vortlisto transdonitaj al mi de samideano Rebiček el Olomouc. La listo estis verkita Germana-Esperanta. La difinoj aldonitaj estas miaj verkitaj per la helpo de samideano kiu bone scias la germanan lingvon:

akceptobilo: kvitanco por la akcepto de io.  
alivojigi: direkti trajnon laŭ alia trako, (kaŭze de akcidento aŭ alia kaŭzo).  
deponi: enliveri varojn (komercaĵojn) aŭ aliaĵon por ia celo.  
deponpago: pago farita kiam oni deponas ion.  
depon(temp) limo: tempo dum kiu oni povas lasi aĵon en deponejo sen krompago.  
ekspedi: forsendi komercaĵojn(varojn) aŭ trajnojn.  
ekspedejo: forsenda oficejo.  
ekveturi: komenci veturi.  
ekveturstacio: la stacio kie komencas la vojaĝo aŭ forsendo.  
ellivero: la ago transdoni komercaĵon(varojn), ktp.  
elliverejo: la loko kie okazas la transdono.  
elliverbilo: kvitanco kontraŭ la enmanigo de io.  
eltrajniĝi: deiri el trajno.  
elentrajniĝi: deiri el unu trajno kaj eniri en alian.  
embalaĝo: se oni dirus »pakmaterialo«, oni tro akcentus la »materialon« — paperon, tolon, kotonon, lignaĵon, ktp., en kiu estas la sendaĵo enpakita, sed oni volus scii, ĉu la aĵo estas ankaŭ pakita en pako, skatolo, kesto, skeletkesto, ktp.  
Por tiu celo laŭgus bela esperanta vorto, »pakumaĵo«, internacie oni povus enkonduki »embalaĝo« por la ekstera kovraĵo.  
enlivera bilo: vidu elliverbilon.  
enlivera stacio:  
enliverejo:  
enliveri (monon): transdoni monon laŭordone  
entarifigi: la akcepto en tariflisto de nova speco de aĵo.  
entrajniĝi: eniri en trajnon.  
etiketo: malgranda papera peco kiun oni povas aliksi aŭ glui sur ion kaj sur kiu oni povas skribi nomon aŭ adreson.  
fervoja oficisto: fervoja dungito kiu ne estas metiisto aŭ laboristo.  
fervoja laboristo: fervoja dungito kiu ne havas specialan metion  
fervoja metiisto: fervoja dungito kiu havas specialan metion, kiel lokomotivisto, ktp.  
fretpagi: \* pagi la koston de transportado. (\* vidu Verax, Boirac).  
fumkupeo: vagonfako difinita por fumado.  
gardu vin: averto ĉe ia loko danĝera  
kajo: altigita plataĵo por ŝarĝi, malsarĝi.  
kupeo: vagonfako en personvagono kiu havas sian propran pordon.  
kupono: parto de dokumento fortranĉebla

litkupeo: vagono difinita por domado.

malmendi: nuligi mendon.

Manko: la diferenco en la pezo aŭ kvanto inter la forsendo kaj ricevo.

malsarĝi, ejo: de aŭ elvagonigi ion.

ŝarĝi,-ejo: sur aŭ envagonigi ion.

ŝarĝkosto:

sendostacio: stacio de kie oni forsendas ion.

senvalidiĝi: ekz. la templino por ia veturbileto **senvalidiĝas** post du tagoj.

signalo aŭdebla: signalo, kiel ekzemple sonorilo.

trajntrafado: alveni ĝustatempe por daŭrigi la veturadon en alia trajno.

traftrajno: la trajno en kiu oni daŭrigas la veturadon.

uzodifekto: difekto kaŭze de konstanta uzo. Vagono uzodifektiĝas post kelka tempo.

virinkupeo: vagonfako difinita por virinoj.

stacioestante: se oni forsendas ion al iu ajn stacio, kiu devas atendi la alvenon de la ricevonto.

fervojaraj: aro da diversaj fervojoj.

relvojaraj: aro da relvojoj aŭ linioj ekspluatataj de unu fervojo.

relvoja veturileto: ia veturileto uzata sur relvoja trako por transporti personojn aŭ materialojn.

peronbar(ilo): barilo metita por malhelpi ke personoj eniru sur peronon sen biletoj.

perona geĵto: \* pordeto en la peronbarilo. — \* **geĵto** estas proponata vorto por signifi la anglan vorton »gate« elp: geĵt, = pordo aŭ pordeto kiu ne estas solida sed kradsforma.

pak(aĵ)o: speco de embalaĝo.

konstrua fako: inĝeniera fako de fervojo kiu konstruas novajn relvojojn ktp.

konserva fako: inĝeniera fako de fervojo kiu konservas la trakojn, pontojn, ktp.

ŝarĝlisto, - slipo: listo kiu akompanas la varojn, montrante la destinojn.

manipulado: laboro kia ajn rilate la transportado de varoj.

kunŝarĝado: la ago kunŝarĝi varojn apartenantajn al malsamuloj en unu sama vagono.

ŝarĝstacio: stacio kie estas ŝarĝataj varoj.

K. K. E.: kontanto kontraŭ enmanigo = **usone C. O. D. cash on de livery.**

transportpezo: pezo konstatita de fervojo por kalkulo de transportkosto.

ĝustigilo letero aŭ noto korektanta antaŭfaritan eraron.

persontrajno: kiu transportas nur homojn.

vartrajno aŭ freltrajno: transportas varojn ktp. Vartrajno povas havi miksitajn ŝarĝon, varoj, bestoj, mineraloj ktp.

destinostacio: la celstacio de la veturado aŭ transporto.

funkciiga fako: tiu fako de fervojo kiu regulas la trafikon.

funkcia akcidento: akcidento kiu kaŭzas interrompon aŭ difekton al la funkciado.

distrikto: regiono aŭ sekcio de relvoja sistemo.

klinajo movebla: movebla klinita kajo por ŝarĝi aŭ malsarĝi ion.



biletejo: loko kie oni ricevas biletojn antaŭ forveturo.  
 formulo: papero preparita por enskribado.  
 plumbosigelo: plumbaĵo uzata por sigeli vagonojn.  
 brems: haltigilo.  
 bremsŝtupo: ŝtupo aŭ ligna bastonego uzata por haltigi aŭ haltigadi vagonojn. Ĝi estas tute aparta de la vagono mem.  
 kovrotolo: granda tolo uzata por kovri vagonojn malfermitajn aŭ varojn senŝirmitajn.  
 lupago por kovrotolo: la ferv. kompanio luigas la tolojn.  
 ekdeĵori: komenci tagan aŭ noktan laboron.  
 oficialaĵoj: varoj aŭ aliaĵoj apartenantaj al la fervojo. Ili estas transportataj je nur nominala kosto.  
 deĵoranto: oficisto servanta dum fiksita tempo.  
 trajno rektira(n)ta) laŭsence  
 trajno senhalta  
 duiraka relvojo:  
 unuiraka relvojo:  
 multiraka relvojo: La gravaj fervoj ofte havas kvar trakojn inter du urboj. Du por persontrajnoj kaj du por vartrajnoj, aŭ du por rapidtrajnoj kaj du por malrapidaj trajnoj.  
 turnplato: cirkla plato por turnigi lokomotivojn aŭ vagonojn.  
 tratrafiko: trafiko kiu iras rekte, ĝenerale de unu grava loko al alia, sendita nur per tute plenitaj vagonoj kaj sen malŝarĝigo ĉe interpunktoj.  
 transira trafiko: transporto de varoj ktp. irantaj de unu lando al alia, ne destinitaj por iu enlanda loko.  
 Propraŝigno: signo montranta al kiu fervojo apartenas la vagono k. t. p.  
 transportletero por ekspresaĵoj: ricevatesto por varoj forsendotaj, kutime duope aŭ triope farata.  
 ekspresejo: ekspedejo por ekspresaĵoj.  
 vartrajno rektiranta aŭ) laŭsence: eksprestrajno por varoj.  
 senhalta  
 importemplino: templimo fiksita post kiam la imposto ŝanĝiĝos.  
 doganpago: pago farata kiel imposto ĉe dogano.  
 importreguloj: reguloj rilate la importado de varoj.  
 sekundara fervojo: neĉefa fervojo: fervojo kiu servas la ĉefajn aŭ gravajn fervojojn.  
 trakrelo: relo uzata ĉe relvoj sur kiu rulas la trajnoj. Trako konsistas el du trakreloj ŝpaloj kaj akcesorioj.  
 fervojfunkciado: teknika funkciado de fervoja sistemo.  
 fervojeksploatado: financa eksploatado de fervoja sistemo.  
 ricevofervojo: kiam varoj estas ekspedataj laŭ pli ol unu fervojo, la lasta fervojo ricevanta la varojn estas la »ricevofervojo«.  
 rimark(ig)i difekton: (g, entdecken Schaden); (a, to note damage).  
 enhavita en tarifo: »ĉiuj tiaj varoj estas enhavitaj en tiu tarifo«.  
 malŝarĝtemplino: tempo fiksita por la malŝarĝo de vagonoj, ofte nur 24 horoj.

malŝarĝa kajo: alligita malŝarĝejo.  
 malŝarĝdepago: (g, Enlladegebühr) monsumo pagata al fervoja kompanio kontraŭ la enlokigo de vagono preta por malŝarĝi.  
 malŝarĝkosto: la efektiva kosto de la laboro malŝarĝi.  
 kompens(pago): mono ricevita kontraŭ la difektigo de varoj.  
 kompenspostulo: mono postulata kiel kompenso kaŭze de varoj difektigitaj.  
 vagonbezonoj: staciestro devas sciigi sian vagonbezonojn por ke li povu forsendi varojn.  
 enkasigi: kolekti monon.  
 esti difektita: (g, erleiden Schaden).  
 vojaĝ)bileto: ricevatesto montranta ke la portanto estas rajtigita al transporto.  
 biletvendisto: la fervoja oficisto kiu vendas la biletojn al la publiko (g, Fahrkartenverkäufer).  
 fervoja horlibro } tabelo montranta la horojn je kiufervoja horaro } uj la trajnoj alvenas kaj foriras.  
 erara direktado: (g, Fehlleitung) malĝusta sendado de varoj.  
 irafiko en longa distanco (g, Ferngüterverkehr).  
 partaĵo de fretpago: tiu porcio de pago ricevata de unu el du aŭ fervojoj kiuj transportas la varojn.  
 kalkulo de fretpago: kalkulo de monsumo pagota por transportado de varoj.  
 alĝustigo de fretpago: korektigo de miskalkulita fretpago.  
 malrapidaj transportaĵoj: varoj transportataj en malrapidaj trajnoj.  
 plendprotesto: (f, réclamation; g, Frachtgut reklamation; a, claim).  
 vartrafiko: transportado de varoj kontraŭe al transportado de personoj.  
 fretsurpago: pago farata por transporto de varoj kiuj necesas specialan zorgon kaŭze de grandeco ktp.  
 fretantaŭpago aŭ fretdeponaĵo: afrankantaŭpago.  
 senpaga bagaĝo: bagaĝo permesata al vojaĝanto senpage.  
 senpaga veturbileto: a, free pass; g, Freikarte.  
 prokrasti templimom: malobservi la fiksitajn templimojn.  
 trovaĵejo: ejo kie oni kolektas trovaĵojn aŭ perditajn.  
 dangersignalo: kia ajn signalo kiu indikas dangeron.  
 bagaĝekspedejo:  
 » oficejo  
 » akceptejo:  
 fako de la ekspedejo.  
 » deponejo:  
 » elliverejo:  
 » enliverejo:  
 bagaĝa ĉaro aŭ veturileto: veturileto por movi pezajn bagaĝpecojn loko al loko.  
 doganrevizio: revizio kiu okazas ĉe landlimo aŭ alia doganejo  
 bagaĝbileto: etikedo la posedo de kiu rajtigas al iu ricevi pecon de baĝo.  
 bagaĝpeco: g, Gepäckstück.  
 ekspertizo: profesia taksado.  
 varekspedejo: komercaĉekspedejo  
 varelliverejo: elliverejo por komercaĵoj



varenliverejo: enliverejo por komercaĵoj.  
varvagono, fretvagono: vagono dediĉita al trans-  
porto de komercaĵoj kia ajn  
malkovrita vagono: vagono sen tegmento  
sentara pezo: pezo de la varoj mem kaj sen la va-  
gono  
kuntara pezo: pezo de la varoj plus la pezo de la  
vagono  
tropezo: pezo pli ol fiu permesata.

E. M. Rosher

## PRI NIA GENERALA JARKUNVENO OKAZITA DUM LA XVII. U. K. EN GENEVE.

La unua kunsido de ĝen. jarkunveno de I. A. E. F. okazis la 4-an de aŭgusto en «Komerca lernejo» je la 16 horo.

La kunvenon partoprenis 15 anoj el 6 landoj (Ĉeĥoslovakujo, Germanujo, Hungarujo, Italujo, Jugoslavio, Svisujo).

Ĉar la estraron reprezentis nur vicprezidanto sro. Puhalo oni elektis sekretario de la kunveno nian svisan eksaseron sron. E. Zuberbühler.

Malfermante la kunsidon vicprezidanto fralegas la raportojn de la estraro kaj de la asesoroj (Raportoj presitaj) kaj per tio finis la unua kunsido de nia ĝen. jarkunveno. Fianke de U. E. A. vizitis la kunvenon sro. R. Hromada.

La dua kunsido okazis 5-an de aŭgusto en la sama konstruaĵo.

Tiun ĉi tagon oni pridiskutis pluajn punktojn de la tagordo.

Dum tiu kunveno estas difinitaj novaj kotizoj, elektitaj novaj asesoroj kpl.

Ĉe prilaktado de la statutoj la ĝen. jarkunveno unuvoĉe decidis rajtigi prezid. de I. A. E. F. sron. Stojniĉ, ke li verku definitivajn statutojn en la senco de ĝis nuna projekto kaj ricevita rimarkoj flanke de tiuj anoj, kiuj por la statutoj montris intereson, kaj samtempe deklaris jarkunveno, ke tiel verkitaj statutoj validas komence de nova asocia jaro 1925/26 kiu komencis en aŭgusto.

La kunvenon ĉeestis krom la anoj de I. A. E. F. oficiala reprezentanto de Svisa fervoja administracio sro. trafika inspektoro Jakob Dietschi, kiu atente sekvis la pridiskutadon de la kunveno.

Li estis vigle salutita de la vicprezidanto kaj de ĉiuj ĉeestantoj.

Plene elĉerpinte la tagordon, la vicprezidanto dankis el ĉeestantoj pro la montrita intereso por IAEF invitante ilin daŭrigi la laboron por la asocio kaj dezirante al ĉiuj feliĉan revojaĝon al siaj hejmoj.

## OFICIALAJ RAPORTOJ DE LA ESTRARO.

### Raporto de prezidanto.

#### TRE KARAJ KOLEGOJ.

Antaŭ unu jaro vi konfidis al mi la gvidadon de nia asocio. Estus ege oportune, se mi estus povinta veni ĉi tie por tufkore saluti vin ĉeestantojn — kiel ankaŭ neĉeestantojn — niajn anojn kaj aliajn samideanojn, kaj sincere danki al vi por via konfido montrinta dum la pasinta jarkunveno.

Bedaŭrinde mi estas devigita tion fari skribe, ĉar miaj oficialaj devoj malhelpas al mi forlasi mian oficon.

Sed mi forestas nur duonon! Nur mia korpo ne estas tie ĉi, sed miaj animo kaj sentoj estas ĉe vi — karegaj samideanoj.

Tamen mi tre bedaŭras mian foreston ĝenerale, kaj precipe ĉe la diskutado de niaj novaj statutoj. Kvankam en la lastaj numeroj de La Fervoisto mi sufiĉe klare donis mian opinion, miajn ideojn rilatantajn la ŝanĝproponon de la statutoj, tamen mi timetas, ke okaze de nia jarkunveno povos ekesti tiaj riproĉoj, kiuj eble malhelpos la antaŭviditajn kaj necesajn ŝanĝojn kaj kompletigojn de niaj statutoj.

Alia flanke mi havas okazon esperi ankaŭ la kontraŭon. Se mia propono estus malbona mi verŝajne estus ricevinta multe pli da rimarkoj. Ek de apero de la propono estis sufiĉe da tempo por tio. Sed krom publikigitaj rimarkoj mi ricevis ankoraŭ la kvaran — samtempe la lastan rimarkon de prezidanto de Ligo de Esp. Fervoistoj en Ĉeĥoslovakio, de tre estimata sinjoro A. Kvapil. Li skribas mallonge: «Kun propono de la statutoj de I. A. E. F. mi konsentas». Tial mi esperas, ke mi vere trafis verki fian proponon, kiu estos ebla ĉiuflanke plibonigi la staton de nia asocio.

Sed — karaj kolegoj — bonaj statutoj mem ne estas sufiĉaj, por ke la asocio funkcii kaj progresu! Mi devas konstati bedaŭrindajn faktojn:

1. Estas landoj, grandaj kaj malgrandaj, kie nia movado havas nur admirinde malgrandan nombro da adeptoj.

2. Estas landoj, kie ekzistas multaj organizitaj aŭ neorganizitaj esperantistaj fervoistoj, kiuj ne aliĝis al nia internacia faka asocio: I. A. E. F.

3. Estas aliĝintoj de nia asocio, kiuj ne realiĝadas! Mi vere ne povas elpensi la kaŭzojn de tio! Mi jam serĉadis ilin, sed miaj klopodoj restis sensukcesaj.

4. Kaj fine, estus ege dezirinda multe pli intenziva kunlaborado je nia faka organo.

Kiel ni forigu tiujn ĉi malhelpojn detale estas antaŭvidite en niaj novaj statutoj.

Vi ĉiuj havis okazon vidi el mia propono, ke mi konservis ĉiujn ideojn kaj ĉefprincipojn de niaj ĝisnunaj statutoj, tial mi opinias esti malnecesa por tiu ĉi eluzi pluajn vortojn.

Same mi opinias esti malnecesa la eventuala tre longa diskutado pri la propono ĉi tie en jarkunvenaj kunsidoj, ĉar estas malfacile eltrovi ian tre gravan novaĵon diskutotan kaj akceptindan ĉe tiu propono.

Ĉar nia tempo estas tre mallonga, mi proponas al Vi, ke Vi donu eventualajn necesajn rimarkojn, proponojn kaj korektojn, sed nur mallonge, kaj tiam decidu pri la propono kiel pri kompleta unuo.

Mi arde proponas la akcepton de kompleta propono. Nia ĝisnuna laboro estu kiel garantio por tio!

Delante Vin plue akcepti la raportojn de nia estraro, mi kore kaj sincere dankas Vin pro tio.

Fine dezirante al Vi agrablan amuzon kaj bonan sukceson dum nia jarkunveno, kaj salutante Vin kore kaj samideane, mi ĝojkrias:

Vivu Esperanto!

Vivu Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervoistoj.

St. V. Stojniĉ  
prezidanto.

### Raporto de vicprezidanto.

#### KARAJ GEKOLEGOJ!

Bonvolu akcepti miajn sincerajn salutojn kaj salutojn de ĉeferaĵ estraranoj, kiujn ne povis veni al nia ĝenerala jarkunveno.

Permesu al mi raportii en kia stato troviĝas nia asocio, kion ĝi bezonas por forte progresi en venonta asocia jaro kaj kio estas malhelpoj de ĝia progreso.



Jen unu jaro pasis post la XVI. U. K. en Vieno, okaze de kiu estas elektila nova estraro de nia asocio, en kiu estraro troviĝas nur anoj de unu nacio t. e. jugoslava.

Kelkaj kiuj ĉeestis la pasintjaran jarkunvenon bone rememoras pri tiaj malagrablaj okazintaĵoj, kiuj dum unua tempo tre malhelpis la progreson de nia asocio kaj ankaŭ intensan laboron de la estraro.

Tamen ne dezirante vaste pritrakti la aferojn jam ĝenerale konatajn, mi deziras nur ion akcenti.

Al la asocio kies vicprezidanto mi nun estas, mi aliĝis en monato aŭgusto 1923. jaro, esperante, ke mi trovos la asocion kiu eldonas sian propran fakrevuon, kiu ĉiutage kreskas kaj kiu povas per konscia laboro tre baldaŭ fariĝi la plej grava esperanta asocio.

Kion mi trovis? Mi trovis la asocion, kiu anstataŭ ĉiutage progresi proksimiĝadis al sia fino.

Mirigita pro tio, mi serĉis la kaŭzojn de tiu malprogreso, kaj mi ilin post ion da tempo trovis.

La unua kialo de malprogreso estis la manko de asocia revuo. Facile mi komprenis, ke neniu emas pagi la kolizon nur pro tio ke li ricevu la asocian legitimacion kaj nenion plu.

De tiu momento komencis mia vigla korespondado kun eksestraroj sroj. Blažek kaj Kubasek. De tiu tempo senĉese proponis al ili diversajn rimedojn kiuj celis plivigligon de la asocio.

Rezulto de tiu serioza kaj longdaŭra interesiĝo estis propono farita al mi flanke de eksestraro, ke ni jugoslavoj akceptu kandidacion por la estraro de I. A. E. F.

Interkonsiligante kun la nunaj estraranoj post longa diskutado ni decidis akcepti la proponon de eksestraro.

La eksestraro publikigis tiam nian liston.

Sed okazis io neatendita. De tiu momento ekkomencis intereso por la asocio ĉe tiuj kolegoj, kiuj estis pli malnovaj anoj de I. A. E. F., kaj kiuj dum la tuta tempo kiam mi vigle korespondadis kun la eksestraro nenion zorgis pri la asocio.

Rezulto de ilia interesiĝo montriĝis ĉe ĝen. jarkunveno en Vieno. Ĝi estis fondo de T. E. L. F.

Malgraŭ ĉiu, miaj klopodoj atingi konkordon inter la kolegojn, miaj tiamaĵ kontraŭuloj ne cedis, sed obstine daŭrigis sian vojon, vojon malutilan por la asocio, kaj por Esperanto mem.

Kredu al mi karaj gekolegoj, se tiuj sinjoroj estus antaŭe interesiĝintaj pri la asocio, ke miaj proponoj estus restintaj superfluaĵ kaj neniam vi vidus min en la rolo de vicprezidanto de IAEF. Miaflanke mi povas sincere kaj malkaŝe diri al vi, ke mi ĝojus, se iu alia estus preninta sur sin tiun respondu kaj malfacilan funkcion.

Jen estas malgranda historio de nia elekto.

El tiu historio vi ĉiuj povas diveni ke la situacio en kiu ni post la elekto troviĝis ne estis envia.

Multaj estus pensintaj, ke ne valoras klopodi, kaj per ĉiuj fortoj labori por ke la asocio, kiu devus en siaj vicoj havi ĉiujn esp. fervojistojn ekzistantajn en la mondo kaj kiu disiĝis je du partioj, progresu, ĉar ne estis multe da espero kaj ŝancoj je ĝia progreso.

Ni pereceptis tiaman situacion aliel kaj afingita rezulto estas kontentiga.

El la raporto de ekskasisto sro. Kubasek oni vidis, ke en 1923-24. jaro pagis entute 84 anoj la kolizon, kvankam la asocio havis sur papero 303 anojn.

Mono kiam ni ricevis de ekskasisto sro. E. Kubasek sufiĉis por eldoni 4 nrojn de la fakrevuo sur 4 paĝoj.

Oni rekomendis al mi eldonadi la revuon nur je 2 paĝoj.

Ne sciante kiel progresos la asocio, ni decidis eldonadi unuatempe nur 4 paĝan revuon tiel longe, ĝis kiam ni vidus kia estos la intereso de la anoj por la asocio.

Longe ni ne atendis. Jam la decembra numero de L. F. povis aperi 8 paĝa kaj ni intencis regule eldonadi 8 paĝan revuon.

Sed ekestis alia malhelpo. Por pleniĝi 8 paĝojn oni bezonas multe da kunlaboraĵoj, kiuj bedaŭrinde ne venadis.

Jam en la monato Februaro ni vidis, ke ni ne povas pro manko de kunlaboraĵoj eldoni 8 paĝan revuon kaj ni decidis alendi ĝis la monato Marto kaj eldoni 12 paĝan revuon. Tiel estis ankaŭ en la sekvantaj monatoj.

Sama manko de materialo ekzistas ankaŭ nuntempe, kaj ĝi tre malhelpas ĉe malebligas regulan eldonadon de nia revuo.

Regulan funkciadon de la asocio malhelpis ankaŭ la likvido de la disigo kiu okazis en Vieno, kaj ankaŭ la elaborado de novaj statutoj.

Tamen malgraŭ ĉiuj malhelpoj ni plenumadis nian certe ne facilan laboron.

La nuna stato de la asocio estas jena:

Dum la asocia jaro 1924-25. pagis la kolizon 313 anoj. Nove aliĝis al la asocio 258 anoj.

Al la asocio aliĝis jenaj organizoj.

Esper. ferv. grupo el Tallinn-Estonio.

Ĉeĥoslovaka ligo de esper. fervojistoj.

(Esp. Verband Deutscher Eisenbahner).

(Esp. ligo de germ. fervojistoj).

Ceteraj anoj ne estas organizitaj en siaj landaj organizaĵoj, aŭ se ili estas organizitaj, tiam iliaj organizoj ne aliĝis al ni.

La asocio eldonis komence de Oktobro de pasinta jaro entute 10 nrojn de sia faka revuo kun entute 64 paĝoj.

La asocio ricevis entute 233 korespondaĵojn kaj forsendis entute 277 korespondaĵojn krom la ekspedita faka revuo.

Krom tio ekspedis la asocio al siaj asesoroj 4 cirkulerojn hektografitajn, kaj al administracioj de esp. gazetoj 2 cirkulerojn.

Do vi karaj gekolegoj povas konvikiĝi el la raporto, ke granda laboro estis plenumita en la pasinta asocia jaro. Mi bone scias, ke en tiu ĉi jaro la laboro certe duobligos kaj mi jam antaŭvidas, ke estos necese preni plurajn fortojn en la asocian estraro, ĉar nuna estraro ne povos plenumi tiel akurate sian devojn, se ĝi ne prenos novajn fortojn.

Antaŭ mallonga tempo ni ĉe perdis la sekretarion, kiu pro sia sana stato nenion povis helpi, tiel, ke ni ceteraj estis devigitaj gvidi la tutan asocion.

Multaj aferoj kiuj postulas solvon restis ankoraŭ ne solvitaj. Oni kutime diras, ke la tempo estas plej bona sanigilo kaj ke ĝi kelkfoje mem solvas la problemojn, kiun la homoj, ĉe se ili estas spertaj ne povas kontentige solvi. Estas ankaŭ tiaj aferoj en nia organizo. Malgraŭ ĉiuj miaj klopodoj ni ne povis ilin solvi, sed ni forte esperas, ke tio al ni sukcesos en la nova asocia jaro.

En unua vico mi nur citos jenon. Estas konate al vi, ke en Aŭstrio kaj en Italujo ekzistas naciaj esp. ferv. organizoj. Bedaŭrinde ili ankoraŭ ne aliĝis al nia asocio. Ni faris proponojn, skribis al ili leterojn, sed ĉio restis senrezulte.

Mi scias tute bone, ke mi parolos el la koro de vi ĉiuj, se mi invitos tiujn du fratajn organizojn, ke ili aliĝu al nia asocio kaj laboru kun ni por nia komuna celo. Certe estas, ke la sukceso de nia asocio per ilia helpo fariĝos pli granda kaj pli grava kaj ni estos pli proksime al nia kara celo.

Restas ankoraŭ grava punkto de la efektivigola programo kaj tiu punkto estas fondo de landaj organizoj en tiuj landoj, kie ili ne ekzistas, kaj ilia aliĝo al ni. Mi esperas, ke mi ne devas vaste klarigi la avantaĝojn de tia organiza metodo. Plej bonaj pruvoj por ilia laŭgeco estas landaj organizoj en Estonujo Germanujo kaj en Ĉeĥoslovakujo.



Vin karaĵo ĉeestantoj kaj ankaŭ tiuj kolegoj, kiuj ne povis ĉeesti nian jarkunvenon mi kore invitas labori por la fondo de tiaj organizoj, ĉar tio estas la centroj de propagando en viaj landoj.

Legante la raportojn de niaj asessoroj kaj delegitoj, ni konstatis, ke oni povus en kelkaj landoj fondi landajn organizojn. Ĝenerale la raportoj pri la stato de esp. movado ne estas malfavoraj nur dependas de niaj asessoroj ĉu nia movado progresos aŭ ne.

Raportante pri la asocio, mi devas ankaŭ malkaŝe kaj sincere diri, ke la devoj de asessoroj ne estis plenumitaj tiel, kiel ni povus deziri.

Malgraŭ nia averto en unua cirkulero, kiun ni dissendis, kelkaj de niaj asessoroj ne sendis al ni eĉ unu kunlaboraĵon, ili eĉ ne kolektis la kolizojn kaj ne varbis novajn anojn.

Ni bone scias, ke ni ne povas iun devigi, ke li plenumu la devojn de la asessoro, se li tion ne volas. Pro tio ni demondis ĉiun asessoron, ĉu li volas fariĝi asessoro, kaj ĉu tiuj, kiuj antaŭe estis asessoroj volas siajn devojn regule plenumi.

Ricevinte skriban konsenton, nia opinio estas morala devo de ĉiu asessoro labori kaj helpi la estraron je la asocia progresigo.

Ni ja klare diris, ke la estraro mem ne povas ĉion fari. Ĝi bezonas helpon de ĉiu sia konscia ano kaj precipe de la asessoro. Se tiu helpo forestas, estas al ni trege malfaciligita nia laboro. Pro tio apelaciis al la asessoroj, ke ili aŭ rezignu je la funkcio, aŭ plenumu siajn devojn.

Rilate la fakan revuon mi jam en la raporto menciis, ke la artikoloj por la revuo estis tre malmultaj kaj malfacile estis plenumi la pagojn de la revuo. Estante samtempe redaktoro de la revuo, mi devas eĉ tie ĉi plendi pri la manko de taŭga materialo. Mi bone scias, ke ekzistas multaj spertaj kolegoj, kiuj povus kunlabori kaj kiuj ne laboras. Tio estas bedaŭrinda afero, kiu devas esti forigita en la nova asocia jaro. Se ĉiuj spertaj kunlaborantoj kunlaboros, nia revuo fariĝos pli interesa kaj ĝi estos deca reprezentanto de nia forleco.

Varbado de novaj anoj progresis en tiu ĉi jaro tre kontentige. Sed ankaŭ kelkaj asessoroj ne faris sian devon. Mi opinias, ke ili ne faras bonajn servojn al sia patrujo, ĉar citante la nombron de esp. ferv. en ilia lando oni vidas, ke tiu nombro estas tre malgranda kaj ke Esperanto, tiu grava kultura faktoro ne trovas po ilia malzorgo tiun atenton ĉe iliaj kolegoj kiun ĝi meritas.

Ni ne postulas neoblajn aferojn de niaj asessoroj. Ni nur deziras, ke ilia laboro estu pli granda kaj certe la sukceso estos ankaŭ pli granda. Ili tiam povos fiere diri, ke ili estas reprezentantoj de unu potenca asocio, kiu per ilia laboro forte progresis.

Nia deziro estas, ke nia asocio forte kresku, ke ĝia anaro duobliĝu en la venonta jaro, ke niaj asessoroj kaj anoj subtenu nin en nia malfacila laboro, kaj ke nia revuo fariĝu pli ampleksa kaj pli interesa tiel, ke ni povos post iom da tempo ne peti, sed postuli de niaj fervojaj administracioj enkondukon de nia kara lingvo ĉe la fervojoj. Tio estu nia celo! Ĝi ne estas utopio. Ĉerpante novajn fortojn el ĉiujare pli kaj pli grandaj sukcesoj de Esperanto, ni laboru senlace kaj ni per unuigitaj fortoj atingos nian celon.

Dum nia nuna ĝenerala jarkunveno, restas al ni por aprobi la novajn statutojn. Mi proponas al Vi akcepti la statutojn, kiujn per helpo de niaj seriozaj anoj zorgis nia prezidanto sro. S. V. Stojniĉ. Estu konviktaj, ke ili estas ellaboritaj zorgis kaj kun granda precizeco. Mia modesta opinio estas ke ili estos fundamento sur kiu ni konstruos novan konstruaĵon de nia asocio.

Se eventuale montriĝus dum ilia praktika uzado, ke ili ne taŭgas en kelkaj siaj detaloj, tiam tiuj detaloj estas facile forigeblaj, kaj mi pensas, ke ne ekzistos unu nia ano, kiu kontraŭstarus ilian forigon aŭ anstataŭigon per alia pli konvena.

Finante mian raporton, mi devas citi ankoraŭ tiujn niajn anojn, kiuj dum la tuta tempo senlace kaj ofere subtenis nin. Tio estas jenaj:

Edward M. Rosher, per kies sindona helpo, ni povis komenci eldonadi nian fakterminaron.

Ernst Eriksson, sveda parlamentano kaj delegito de IAEF en Stockholm, kiu nin monis kaj ankaŭ morale subtenis, propagandante nian asocion en fakaj kaj aliaj svedaj gazetoj.

A. Dung, nia estonia asessoro, kiu sukcesis atingi belegan sukceson pri kiu ni raportis en 9-10 nro. de L. F., kaj kiu ĉu per konsiloj ĉu per kunlaborado nin ĉiam subtenis.

Georg Habelok, prezid. de Germana Esp. Ferv. Ligo, kiu de la unua momento simpatiis kun ni kaj al kies aŭtoritata influo ni devas danki, ke la ekestinta disputo tiel feliĉe finiĝis.

Ernst Mutschall, kasisto de E. V. D. E. kiu ankaŭ ĉiam kaj ĉie laboris por nia asocio.

A. Kvapil, kiu per senlaca laboro sukcesis atingi, ke ĉeĥoslovakaj fervojistoj estas en unua vico, ĉu per sia multnombro, ĉu per sia laboro.

Sidonie Dlouha, nia fidela kunlaborantino en nia faka revuo.

Jules Perlet, nia espereble estonta ano, kiu montris tre viglan intereson por IAEF.

Emil Zuberbühler nia svisa asessoro, kiu kuraĝis premi sur sin delikatan taskon de la asessoro en tiu tempo kiam ni ankoraŭ ne estis unuigitaj kaj ni devis prepari nian nunan jarkunvenon.

Al eksestraroj sroj. Blažek kaj precipe al sro. Kubasek, kiu ĉiam montris por nia asocio viglan intereson, bone sciante taksis la malhelpojn en kiuj ni troviĝas kaj penante nin ĉiam helpi.

Dankon mi esprimas al ĉiuj niaj anoj kiuj plenumis siajn devojn kaj per regula pagado de la kolizoj subtenis nian asocion.

Mi finis mian raporton, kaj mi dankas al Vi karaĵo kolegoj, kiuj tiel multnombro vizitis nian kunvenon, kaj kiuj pacience aŭskultis mian raporton. Forportu el tiu urbo de libereco belajn impresojn, kaj per novaj freŝaj fortoj daŭrigu Vian malfacilan laboron je la intereso de nia kara asocio kaj nia kara ideo.

Estu kore salutataj!!!

Ilija F. Puhalo  
vicprezid.

## RAPORTO de KASISTO.

Karaj gekolegoj!

Estante malhelpita veni en Vian rondon, mi tre bedaŭras, ke mi ne povos al Vi persone doni mian raporton.

Kiam mi transprenis la kason de nia ekskasisto sro. Emanuel Kubasek, mi trovis en ĝi sufiĉan monsumon, kiu estis kvazaŭ fundamento sur kiu ni konstruis nian asocion.

Laborante dum la tuta jaro en asocio kaj rigardante la asocian progreson, ne nur morale sed ankaŭ materialan, mi estis ĝoja vidante, ke ni rapide paŝas al nia celo, al nia venko.

Sed tiu ĉi ĝojo, kvankam sincera kaj granda kelkfoje tre malgrandiĝis.



Pripensu nur la titolon de nia asocio. Ĝi estas I. A. E. F. kaj komparu kun tiu impona kaj belsona titolo la enspezajn kaj elspezajn asociojn. Ili estas kompare al la titolo tre malgrandaj.

Jes, tre malgrandaj. Nia asocio devus havi anstataŭ 1 kasislo 10 oficistojn, kiuj zorgus pri ĝiaj financaj aferoj, kaj tiam ĝi plenrajte povus nomiĝi Internacia.

Mono regas la mondon, estas jam malnova diro. Ni ne forgesu tion kaj ĉiu kiu estas serioza esperantisto, kiu deziras vidi nian finvenkon devas tion pripensi, ke li per sia malgranda sumo ne nur donas la subtenon al IAEF sed ankaŭ al tiu belega, granda ideo, kies adeptoj ni estas.

Pripensinte tion li ne diros, mi ne volas plu esti ano de IAEF, mi ne vidas ĝin necesa, ktp.

For estos tiuj kaj similaj pensoj, kaj ĉiu volonte donos la monon sur la altaron de nia sankta afero.

Mi petas Vin nun atente aŭskulti la raporton pri la asocia kaso.

#### STATO de I. A. E. F.-ANOJ en la asocia jaro 1924-25.

Laŭvice nombrite havas la asocio	561 anojn
Ne pagis la kotizon en la 1924-25 j.	248 anojn
Pagis la kotizon	313 anojn
De malnovaj anoj t. e. ĝis nro 303 pagis	67 anojn
Aliĝis en la nova asocia jaro	258 anojn
De novaj anoj ne pagis la kotizon	12 anojn
Entute pagis la kotizon	313 anojn

Laŭ la landoj estas el:

Anglujo	1 anoj
Aŭstrio	1 anoj
Belgujo	1 anoj
Bulgarujo	— anoj
Ĉeĥoslovakujo	109 anoj
Danujo	2 anoj
Estonio	12 anoj
Finnlando	2 anoj
Germanujo	94 anoj
Hungarujo	4 anoj
Italujo	9 anoj
Jugoslavio	57 anoj
Latvio	1 anoj
Nederlando	6 anoj
Polujo	1 anoj
Rusujo	1 anoj
Svedujo	14 anoj
Svisujo	8 anoj
U. S. A. (Usono)	2 anoj
Entute	325 anoj

Zagreb, la 24-an de Julio 1925.

#### Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj.

Vicprezidanto: Ilija F. Puhalo  
Kasislo: Emil B. Slaviček

#### ANOJ KIUJ PAGIS LA KOTIZON en 1924/1925. j.

Legitim. n-ro: 1, 2, 3, 11, 14, 16, 21, 26, 49, 70, 80, 91, 92, 96, 101, 110, 141, 142, 165, 166, 168, 172, 178, 196, 205, 217, 225, 236, 239, 255, 261, 264, 279, 282, 283, 284, 285, 286, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 298, 299, 300, 301, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309—364, 366—369, 374—380, 382—485, 490—561.

Ĉe nia delegito s-ro. Adolf Malik, troviĝas la kotizoj de jenaj anoj:

76, 78, 82, 86, 88, 106;

Ĉe nia ilala asesoro s-ro. prof. Di Demetrio Francesco troviĝas kotizoj de jenaj anoj:

370, 371, 372, 373, 381;

Ĉar tro malfrue aliĝis, ne pagis la kotizon jenaj anoj:

486, 487, 488, 489.

Zagreb, la 24-an de Julio 1925.

Vicprezidanto: Ilija F. Puhalo  
Kasislo: Emil B. Slaviček

#### ENSPEZOJ.

De eksestraro ni transprenis ĉs. kr. 1.022.—	2.105.32 Din
Ricevitaj kotizoj	7.850.72 Din
Entute:	9.956.04 Din

#### ELSPEZOJ.

1. Por la presado de »La Fervojisto« 1-10 nro.	7.055.— Din
2. Por slipoj 6000 pecoj	600.— Din
3. Afranko de la revuo	950.60 Din
4. Poŝtelspezoj de prezidanto	120.— Din
5. Poŝtelspezoj de vicprezidanto	445.20 Din
6. Kotizo por XVII. U. K. al vicprezid.	230.— Din
7. Aliaj administraj elspezoj	374.50 Din
Entute	9.775.30 Din

#### BILANCO.

Enspezoj	9.956.04 Din	Elspezoj	9.775.30 Din
----------	--------------	----------	--------------

Transporto por la asocia jaro 1925/26.  
Entute: 180.74 Din t. e. centokdek dinarojn 74/100.

Zagreb, la 22-an de Julio 1925.

Vicprezidanto: Ilija F. Puhalo  
Kasislo: Emil B. Slaviček

Reviziis:  
Katica Štuka  
Stjepan Sobola

Esperante, ke Vi aprobos mian laboron kaj ankaŭ pluen plene fidante al mi subtenos nia asocion kaj nian karan ideon, mi havas la honoron vin sincere kaj samdeane saluti.

Kasislo:  
Emil B. Slaviček

#### RESUMO DE ASESORAJ RAPORTOJ POR GEN. JARKUNVENO EN GENEVE.

Rim. Pro troa amplekso de la raportoj kaj por ne fedji la legantojn ni donas ĉi sube nur resumon de la alserditaj raportoj.

1. Nombro de esp. fervojistoj en: Anglujo (10), Aŭstrio (1), Belgio (1), Bulgarijo (1), Ĉeĥoslovakujo (800—1000), organizitaj en L. O. 221), Danujo (5), Estonio (29), Germanujo (99), Finnlando (50), Hungarujo (90—100), Italujo (Roma 24), Jugoslavio (57), Latvio (30), Nederlando (100), Polujo (?), Rusujo (?), Svisujo (20), Svedujo (28) USONO (3). Entute proks. 766.

2. Klubo aŭ grupoj de esp. ferv. ekzistas en: Ĉeĥoslovakujo (Landa Ligo kaj 12 grupoj), Estonio (grupo en Tallin), Germanujo (Landa Ligo), Finnlando (Landa Ligo), Italujo (Landa Ligo en Torino), Jugoslavio (klubo en Zagreb), Nederlando (Landa Ligo).

3. Fondotaj estas grupoj aŭ landaj ligoj en: Anglujo, Hungarujo, Italujo, Latvio, Svedujo, Svisujo, Usono.

4. En pasinta asocia jaro aperis artikoloj verkita aŭ tradukita de la asesoroj en diversaj fakaj kaj aliaj gazetoj en jenaj landoj:



Belgujo, Danujo, Estonio, Germanujo (eldonita ankaŭ propaganda flugfolio) Finnlando (ankaŭ flugfolio) Hungarujo Italujo, Jugoslavio (ankaŭ flugfolio), Latvio, Svedujo, Svisujo, Usono (farita estis ankaŭ propagando per radiotelefono).

5. Ĝenerala rezulto de la propagando en ĉiuj landoj estas kontentiga.

6. Sancoj por E. en ĉiuj landoj sufiĉe bonaj kaj per sperta propagando oni povos varbi novajn anojn.

7. Fervojoj administracioj ne estas malfavoraj al E. Subtenas E. movadon precipe fervojaj administracioj en Ĉeĥoslovakujo kaj Svisujo.

### KOTIZOJ.

Okaze de pridiskutado de tagordo ĝenerala jarkunveno pridiskutis ankaŭ la demandojn pri la kotizoj.

Unuanime estis decidite, ke la kotizo estu egalvalora al 4. svis frankoj, kaj por novaj anoj oni prenu ankoraŭ 10% kiel enskribo pagon.

Escepton faras kolegoj el Ĉeĥoslovakujo al kiu estas la revuo sendata en poŝtpakaĵo kaj pro tio oni ŝparas poŝtelspezojn. Por kolegoj el Ĉeĥoslovakujo estas difinita la kotizo de 20 ĉk.

Ni petas atenti la novajn kotizojn kiuj estas presitaj en la revuo.

### NOVAJ ASESOROJ.

Anglujo: S. Hodges, fervojof. 95. Herga Road, Wealdstone, Middlesex;

Austrio:

Belgujo: Gustaaf Beirens, fervojof. Groote Deperstrat, St. Niklaas;

Bulgarujo: Ignat Nikolov, fervojof. gara Popovo;

Ĉeĥoslovakujo: Adolf Kvapil, ferv. insp. Praha XVI. Nadražni 31/294;

Danujo: Martin Palsberg, ferv. asist. Langelandsgade 4/1 Aarhus;

Estonio: A. Pung, afergvid. de ferv. admin. Telliskivi 34, Tallinn;

Finnlando: H. Salokannel, staciestro, Salminen;

Germanujo: Georg Habellok, ferv. insp. Schleiermachersstr. 19 Breslau;

Hungarujo: Teodoro Kovacs, fervojisto, Halar ulca 9, Pestujhely;

Italujo: prof. Francesco di Demetrio, Via Zara 219, Roma;

Jugoslavio: Stjepan Mužinić, Zagreb, Mažuranićev trg 1;

Latvio: Jan Greiško, staciestro, Livani;

Nederlando: A. Pelder, fervojof. Rijn en Schikade 61, Leiden;

Polujo: Zygmunt Greffkowicz, Warssava, Mokołow, Olesinska 13. m 18;

Rusujo:

Svedujo: Ernst Eriksson, fervojof. Västerasgatan 2, Stockholm Wa.;

Svisujo: Jules Perlet, fervojof. Poŝtkesto transito 560, Bern;

Ameriko: Edward M. Rosher, ing. 125a Beulah st., San Francisko Kalifornio.

### SCIIGOJ DE LA ESTRARO.

Ni sciigas la anojn, ke definitivaj stalutoj kiujn verkis en la senco de la ĝisnunaj stalutoj nia prezid. sro Slojnič, aperos dum venonta monato kiel aparta libreto. Ĝi estos dissendita al ĉiuj anoj.

La estraro decidis reorganizi la asocion. Pro tio ricevos ĉiuj anoj novajn legitimaciojn kun novaj numeroj. Tiuj legitimacioj estos dissenditaj al ĉiuj anoj post la 1-a de januaro 1926.

La estraro petas ĉiujn anojn ke ili plej malfrue ĝis la 15-a de Decembro sendu la kotizojn ĉar liamane estos al ni plifaciligita la administrado kaj ni povos antaŭe difini la amplekson de la revuo.

Tiuj niaj anoj, kiuj deziras ricevadi kelkajn ekzemplerojn de la revuo por propagandi estas petataj skribi al ni por ke ni povu sendi al ili la revuon.

### REDAKCIAJ SCIIGOJ.

Por ebligi regulan eldonadon de nia revuo ni petas ĉiujn anojn sendi al ni taŭgan materialon. Alimaniere ni ne povas garantii regulan aperadon de la revuo.

Ni ripetas nian atenton, ke ĉiuj manuskriptoj estu skribitaj nur sur unu flanko de la papero kaj legeble, prefere per skribmaŝino.

Tiu ĉi numero aperas por monatoj Augusto, Septembro kaj Oktobro. Eldoni ĝin antaŭe ne estis eble pro diversaj aliaj organizaj laboroj. Ni petas pro tio niajn anojn ke ili bonvolu al ni pardoni. Venontaj numeroj aperos regule.

### REKOMENDATA DE LA XVI-a UNIVERSALA KONGRESO DE ESPERANTO!

La eldonon de la  
SOLA ARTA LITERATURA  
MONATA ESPERANTA REVUO

**LITERATURA MONDO**

Transprenis  
HUNGARA ESPERANTO INSTITUTO  
Budapest, VI., Eötvös-u. 3.

Ĉiu grupo kaj literaturamanto  
nepre helpu la gazeton per  
abono kaj disvastigo!

Po No 12.000 hung. kronoj.

KUNLABORANTOJ:  
LA PLEJ KONATAJ ESPERANTAJ  
VERKISTOJ EL ĈIUJ LANDOJ!

VI DEVAS SUBTENI NIAN SOLAN LITERATURAN REVUON!